ARIPI ROMÂNEȘTI



UL I, No. 3
DECEMBRIE 1942

LA MANȘE, DEASUPRA LINIILOR DUȘMANE.





Stânga sus: **Peste fluvii și stepe, mereu tot înainte...**

Stânga mijloc: **Siguri de ei, sburătorii noștri urmăresc evoluțiile aeriene ale camarazilor lor.**

Dreapta sus: **Bombardierul este gata în orice clipă.**

Dreapta jos: **Spre inamic...**

Jos: **Noui avioane vor ieși din uzine, spre a fi duse la victorie de sburătorii noștri.**







ECHIPAJUL

Este denumirea ce s'a dat „servanților" în aer ai unui același avion. El trăește azi, la bordul miilor de mașini aeriene ce se înfruntă în lupta dintre două lumi, o epopee de glorie și măreție, de abnegație și sacrificiu!

Mai multe inimi — pentru un același organism — bat într'o singură cadență, cuprinse de aceeași flacără a patriotismului, de aceleași griji, de aceleași temeri, de aceleași speranțe!

Cu ochiul ațintit în zare, în așteptarea inamicului, fiecare din cei cari compun echipajul: pilot, navigator, bombardier, radiotelegrafist sau trăgător — depune la bordul avionului ce-l poartă, toată priceperea sa, toate însușirile și întreaga sa valoare fizică și morală pentru a învinge și a-și îndeplini misiunea!

Fiecare din membrii echipajului au o însărcinare precisă, la fel de nobilă, de glorioasă și de grea în sacrificii!

Fiecare are grijile, necazurile și greutățile lui și nimeni nu caută a scoate în evidență valoarea postului său — creind din el o aristocrație la bord — sau a-și revendica o parte precumpănitoare din laurii victoriei.

La bordul avionului, munca, sacrificiul, sau gloria nu sunt individuale; ele sunt ale echipajului! Membrii lui — luptând într'un același elan și cu aceeași credință — pun în comun eforturile lor, energia, eroismul și sângele lor, pentru realizarea aceluiași scop: misiunea!

Dacă la bord se află un șef răspunzător — ca peste tot de altfel, acolo unde se cere ordine și metodă — acesta asumă, cu prestigiul unei autorități morale indiscutabile, responsabilitatea îndeplinirii misiunei.

Armura și forța adevărată a echipajului o constitue însă calitatea legăturii sufletești dintre membrii lui componenți. Cu cât această legătură este mai trainică, mai sinceră și mai nobilă, cu atât echipajul se găsește mai tare în luptă și cu mai multă forță în voința de a învinge.

In unitățile noastre de bombardament, recunoaștere și observație, această legătură este o realitate. Echipajiile sunt atât de închegate sufletește, încât chiar „la pământ" continuă a trăi o viață de familie învăluită în perfecta solidaritate a unei singure preocupări: Patria!

Dela șeful de bord, ofițer, până la ultimul caporal mitralior dintr'un același echipaj, cu toții se caută și se adună în orele de repaos, împărțind și în viața de toate zilele bucuriile sau grijile unei campanii.

Intimitatea sufletească a unui trai comun de sacrificii, lupte și griji, nu atinge totuși cu nimic respectul datorit vârstei sau disciplinei militare. Dimpotrivă, el este mai mare și mai înțeles, datorită tocmai acelei legături sufletești precum și aprecierei — reciproce și tăcute — a muncii și valoarei!

Echipajul — un același suflet — trăește aceeași viață comună de glorie sau sacrificiu! Fapta unuia înseamnă fapta tuturor; sfârșitul tuturor este al unuia singur: *echipajul!*

Pe frontul de Răsărit — acolo unde s[e] dă lupta pentru existența Patriei și a nea[-]mului nostru însuși, — echipajiile românes[ti] luptă cu toată înverșunarea și cu toată [...] dejdea că strădaniile lor sunt urmărite [...] noi cei de acasă, și că frontul intern [al] țării este același — de nesdruncinat — și acolo!

„ARIPI ROMÂNEȘ[TI]"





În sala de informații a unei escad... se dau ultimele relatii asupra du... nului. (S. M...

Aripi ROMÂNEȘTI ÎN LUPTĂ



Mascota și emblema unui avion în... conflict. (Foto Pomuț)



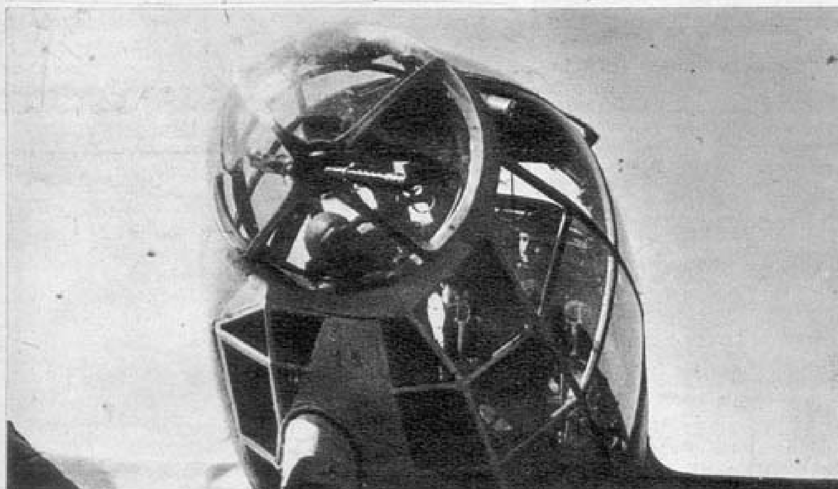
„Hai fetițo!" este avionul unui distins sbu... aviația de vânătoare română. Fuselajul poartă numărul victoriilor sale.

Un comandant de mare unitate aeriană română, în sbor deasupra liniilor vrăjmaşe.
(S. M. P.)

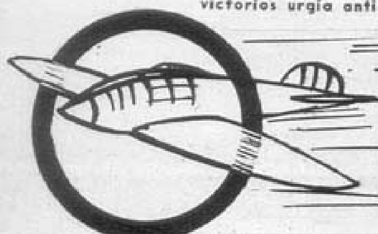


Tinerii noştri antiaerieni undeva, aproape de Stalingrad
(S. M. P.)





„Botul" unui bombardier român gata să înfrunte victorios urgia antiaeriană inamică *(S. M. P.)*



PLIMBARE

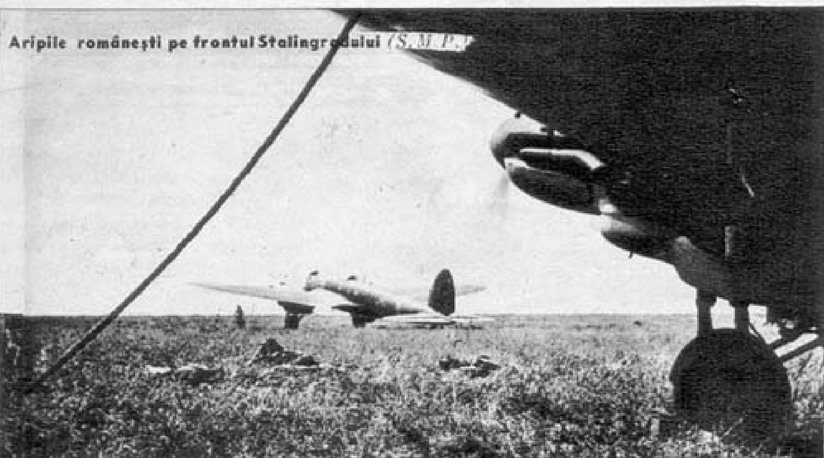
E ora 3,30 dimineaţă. Rebegiţi de frig, aşteptăm maşina ce ne va duce la câmp. Cerul e sticlos şi spre răsărit se conturează soarele palid, eşind molatec şi somnoros din culcuşul său de dincolo de ţărmuri. Il aşteptăm cu dor, căci pentru noi, apariţia lui înseamnă sfârşitul unui somn întrerupt de alarme, de îmbulzeli la uşe, pe scări, în şanţ...

Maşina soseşte. In drum spre aerodrom împărtăşim impresii culese în timpul nopţii. Dealtfel o ştiu cu toţii: surprizele neprevăzutului nu ne-au îngrozit. Dar singurul mijloc de apărare a fost fuga la şanţ şi aceasta nu din convingerea unei siguranţe, ci din simpla necesitate de a întreprinde ceva, atunci când în jur răsună sgomotele lugubre ale bombelor. Am ajuns, îndeplinirea misiunii şi atingerea obiectivului sunt singurele idei ce ne obsedează. Din ele ne-am făcut un crez. Se încălzesc motoarele: misiune inedită! Probabil iarăşi Stalingrad cu toate plăcerile lui! Pleacă 2 patrule de avioane. Sunt cu echipajul meu, în prima pe dreapta. După scurte discuţiuni plecăm la avioane. La semnul „starterului", capul porneşte greoi, cu burta plină de „salutări" de cari cred că s'ar lipsi cu plăcere blestemaţii de cioloveci. Pe rând decolăm cu toţii. Sburăm deasupra terenului unei alte flotile româneşti. Păsările stau liniştite şi adormite cu husele puse. Pe sol se văd urmele bombardamentelor din nopţile trecute: pământ răscolit, iarbă arsă... Inaintăm. Ce tristă şi aridă regiune! Pământul e roşcat şi brăzdat de sute de vâlcele ce primăvara devin adevărate torente.

Vegetaţia săracă. Ici colo câte un cătun de câteva case sărăcăcioase ce la prima ploae se vor transforma în noroiu. Pereţii de chirpici, acoperişul de chirpici, oglindă fidelă a raiului bolşevic! Trecem pe lângă M. Alături de palatele administraţiei sovietice, cocioabele tovarăşilor. Contrastele dintre stăpânitori şi stăpâni, cari în Rusia imperială erau catastrofale, au atins sub stăpânirea bolşevică punctul culminant. Atunci erau 2 clase sociale, astăzi sunt 2 lumi diferite. Şi totuşi... aceşti robi numiţi „tovarăşi" trăesc cu convingerea unei egalităţi de drepturi cu acei satrapi sângeroşi, ce le sug şi măduva din oase, pentru a o transforma în aromă de desmembrare a naţiunilor.

Trecem Donul ale cărui valuri albe gălbui le-am văzut lucind de departe. Fluviu leneş, cu meandre nesfârşite, imagine fidelă a tembelismului poporului ce vieţueşte în acea regiune. In depărtare zărim o mare de flăcări şi fum! Stalingradul! De aproape o lună de zile sute de avioane îşi descarcă sarcina ucigătoare a lansatoarelor şi gigantica uzină de armament a devenit iadul apocaliptic pedepsită cu arme asemănătoare celor ce le producea. Fiecare bombă transformă în praf, flăcări şi fum o părticică din colosala organizare de producţie a mijloacelor de distrugere. Prin fum reuşim să vedem obiectivul: fabrica de tancuri pe malul Volgei.

Ne apropiem. Pe dreapta o luptă aeriană între vânătorii români, germani şi ruşi. Vreo 40 de bondari mici şi îndesaţi, scuipând foc îşi mănâncă puterile. Un carusel diabolic din care se desprinde un avion cu mişcări neregulate lăsând o dâră de fum în urma sa. Cine este oare cel victorios? Incepe A. C. A.-ul. O urgie de norişori negri şi albi împrăştie o ploae de schije ce se aud trosnind sec. Eroii inteligenţi ar face sigur manevre savante pentru a evita sau cel puţin pentru a micşora probabilitatea lovirii. Mai rămâneau însă eroii lipsiţi de inteligenţă, cari menţin cu sfinţenie direcţia, viteza şi înălţimea, elemente esenţiale ale exactităţii bombardamentului. Bombele avionului cap încep să cadă. S'a născut urgia! Geamul din stânga mea plesneşte metalic, o



Aripile româneşti pe frontul Stalingradului *(S. M. P.)*



Lovit de un proectil român, avionul bolşevic a fost făcut una cu pământul *(S. M. P.)*

schije îmi trece pe lângă ureche piuind, vânt rece şi tăios mă isbeşte prin spărtură. Reticolul vizorului este pe marginea obiectivului. Incă vreo câteva secunde şi bombele vor începe să cadă.

„Ne atacă vânătoarea"! aud în cască glasul scăzut al telegrafistului: „Te priveşte până termin!" Avionul cap virează brusc pe stânga. A terminat. Rămânem singuri pe cerul plin de norişori albi şi negri cu 5 vânători ruşi în coada noastră. Bombele cad. Aud lătratul mitralierelor. Văd trasoarele trecând pe lângă avion şi pe sub el. Firicele de fum cari dacă întâlnesc ceva lasă o gaură în urma lor. Gata! Inchid trapele. „Viraj pe stânga! Pică!" In acelaş timp simt câteva lovituri seci în avion. „Ne atacă, ne atacă", repetă aceste cuvinte, obsedant, un glas enervant. „Taci odată! „Am luat foc"! strigăt de desnădejde de animal rănit. Mitraliera telegrafistului tace. Mă uit pe geamul din dreapta. O flacără lungă şi subţire iese din capotele motorului drept. „Tace motorul din dreapta". Simt ceva rece curgând dealungul şirei spinării! Totuşi nu mă înspăimânt. Calmul îmi este necesar, mai ales acum când lupt şi simt că trebue să ies victorios. Imi trebue mult elan.

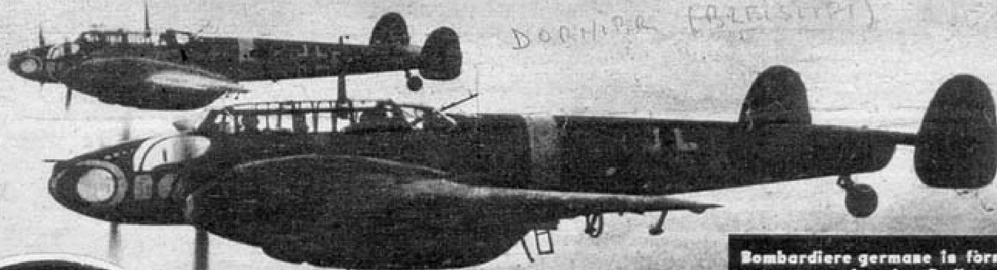
Altă răbufnire în avion. Trenul de aterizare cu toate că era blocat cade afară. Asta e sfârşitul. Privesc pe geam. Motorul drept s'a oprit însă şi focul s'a stins. Nu-mi vine să cred că s'a stins focul. Duşmanii şi-au dat seama de neputinţa noastră, atacă dela câţiva zeci de metri cu tunul. Mitralierele noastre au tăcut. In afară de motorul stâng nu se aude decât numai glasul telegrafistului... „Pică cât poţi!". Imping tectrenul la picaj. Mult nu vom mai putea rezista. In plan apar găuri mari şi mici. Multe. O nălucă trece prin faţa noastră. Sunt gata să trag. In fracţiunea de secundă am văzut crucea germană: salvarea! Mă trec nădușelile. Imprăştiaţi de germanul care singur a venit să se scape de 5 ruşi, aceştia s'au îndepărtat. Trecem liniile. „Menţine înălţime!" „Pică cât mai puţin, fă economie ca să ne ajungă!" Depinde de motorul rămas dacă putem ajunge acasă sau dacă vom fi nevoiţi să aterizăm undeva în imensitatea stepei. Cele 2 avioane din patrula mea vin la noi. Nu se pot ţine în limita de viteză totală cu care ne târâm. Pilotez cu mare atenţie.

Mă îndârjesc. Trebue neapărat să ajungem acasă. Comenzile mă ascultă aşa cum totdeauna m'au ascultat. Merge! Trebue să meargă! Temperaturile la apă şi ulei au crescut la limita superioară. Reuşi-vom oare? Temperaturile staţionează. Va merge! Trecem Donul. Câmpia-i nesfârşită, cât vezi cu ochii. Minutele trec în viteză de melc. Incet, încet va trece şi asta. Aerodromul! Il vedem. Trenul nu se poate bloca. Aterizăm pe burtă. Praf, scormonire de mistreţ cu botul şi elicele în pământ liniştite. Ies pe geamul din stânga. Slavă Domnului toţi suntem sănătoşi. Număr 93 de găuri. Pentru azi ajunge. Sunt obosit şi aş vrea să dorm!

Slt. av. rez. R. BOLDUR

Ploaie de bombe lansate din bombardierele româneşti deasupra Stalingradului (fotografie luată de D-l General Adj. Traian Er. Grigorescu care a sburat în calitate de reporter de războiu)





Bombardiere germane în formație spre inamic (P. K.)

Cronica războiului de Romulus Seișanu

OPERAȚIUNILE AERIENE

Dela 15 Noembrie la 1 Decembrie

ATÂT în operațiile terestre, cât și în cele maritime, rolul aviației de luptă, de bombardament și de recunoaștere este predominant, sau constitue un factor important în desfășurarea lor și pentru atingerea obiectivelor militare urmărite.

Deaceea acțiunile ofensive sau defensive ale armatelor terestre, ca și debarcările și transporturile de trupe și material de război în anumite puncte ale coastelor continentale; precum și toate operațiunile navale, nu se mai fac decât cu concursul aviației și în colaborare strânsă cu ea.

Războiul modern a scos în evidență acest rol covârșitor al aviației, ca armă ofensivă și defensivă, ca instrument de atac, de protecție și informare. Din această cauză astăzi, nu se mai poate concepe strategia clasică de odinioară, bazată pe cunoscutele sale principii și doctrine care dominau operațiunile de uscat și navale. Strategia aeriană a revoluționat întreg câmpul operativ și a lărgit spațiul teatrului de război. Așa se și explică pentru ce în comunicatele zilnice ale marilor cartiere se înregistrează acțiunile aviației în strânsă legătură cu toate operațiile de pe uscat și de pe întinsul oceanelor și mărilor; iar atunci când ea nu poate interveni — din cauza condițiilor nefavorabile atmosferice, — efectele se resimt în câmpul operativ.

In bătălia dintre Don și Volga, atunci când condițiunile atmosferice au fost favorabile, apriga rezistență susținută de trupele germane și române a fost mult ajutată de aviația lor de luptă, de bombardament și de recunoaștere, care a atacat neîncetat în valuri succesive massele de infanterie și formațiunile blindate inamice, ca și obiectivele militare și căile de comunicație din spatele frontului. Pierderile excepțional de grele ce le-au suferit forțele sovietice între 20 — 30 Noembrie, în cotul cel mare al Donului și între Don și Volga; ca și în sectorul dela nord-vest de Stalingrad, — în oameni și mai cu seamă în material motomecanizat și motorizat—au fost pricinuite, atât de formațiunile de infanterie și blindate germane și române, cât și de aviația lor, care a colaborat în condițiuni admirabile cu ele.



La sol, vânătorii germani așteaptă semnalul deslănțuirii (P. K.)

Aceeași acțiune cu efecte însemnate distructive a desfășurat aviația germană în cursul operațiunilor din regiunile Kalinin și Toropeț (sectorul central al frontului oriental), dela 25 Noembrie — când a început ofensiva sovietică și până la sfârșitul acestei luni. Pe întreg frontul oriental, dela oceanul înghețat de nord și până în Caucazia, aviația germană, împreună cu cea română, au dominat spațiul aerian și au întreprins în ultimele două săptămâni atacuri cu multă eficacitate, atât în zonele de operațiuni, cât și în cele din spatele frontului inamic, — împotriva căilor și nodurilor de comunicație și a diverselor obiective militare.

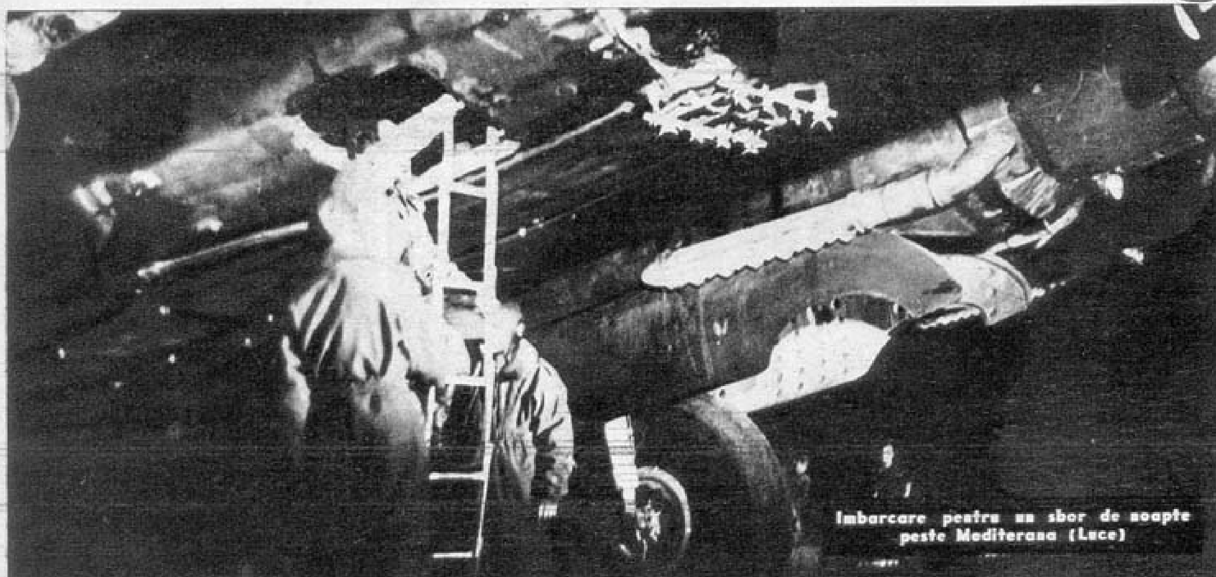
După informațiile date de comandamentul german, pe frontul oriental, numărul avioanelor sovietice doborîte de artileria ușoară a infanteriei a fost de 1000 dela începutul războiului și până la 30 Noembrie; a celor doborîte de artileria antiaeriană a infanteriei, în aceeași perioadă, de 800; iar al celor doborîte de mitraliere, puști-mitraliere, puști sau carabine, de peste 300.

In total, au fost doborîte dela 22 Iunie 1941 până la 30 Noembrie 1942, 2100 de avioane sovietice, pe lângă alte câteva mii doborîte de aviație și artileria anti-aeriană a aviației germane.

Pe teatrul de război african, în Cirenaica italiană, în Tunisia; ca și în basinul occidental al Mediteranei, în apropiere de coastele Algeriei, activitatea aviației beligeranților a fost mai mare, pe când aceea a trupelor de uscat mai redusă.

Escadrilele germane și italiene de bombardament au atacat continuu, în Cirenaica, coloanele înaintate ale armatei a 8-a britanice, în zona Agedabia și mai la sud de ea; iar cele de luptă, escortate de aparatele de vânătoare, au redus la tăcere artileria anti-aeriană britanică prin atacuri date la mică înălțime și au pricinuit pierderi unităților blindate și motorizate, care se aflau în marș pe șoseaua litorală „Balbo", între Agedabia și El Agheila.

In cursul campaniei din anul trecut englezii prinsese Tripoli într'un cleşte aerian, întins între Malta, Bengazi și Tripoli, așa că trupele Axei din Libia n'aveau asigurate comunicațiile pe Mediterana Centrală. Numai după bombar-



Imbarcare pentru un sbor de noapte peste Mediterana (Luce)

darea sistematică a bazei britanice din insula Malta, a ocupării localităţii Bengazi şi a sporirii capacităţii ofensive a forţelor lor aeriene, puterile Axei au putut stabili comunicaţiile maritime prin Mediterana centrală. Strategia aeriană din Africa de nord şi din Mediterana a suferit o schimbare în favoarea acestor puteri, în urma ocupării Franţei de sud, insulei Corsica şi a Tunisiei, căci au pus stăpânire pe un sector important al Mediteranei occidentale şi al Africei de nord, dotat cu baze aeriene importante.

Atât insulele Corsica şi Sardinia, cât şi Tunisia servesc ca platforme pentru pornirea atacurilor aeriene italo-germane, împotriva convoiurilor anglo-americane din Mediterana occidentală; sau a celor ce ar încerca să treacă prin canalul Siciliei, cât şi a porturilor şi obiectivelor militare din Algeria şi Cirenaica.

O formaţiune de avioane-torpiloare italiene a atacat în ziua de 28 Noembrie un convoi inamic în regiunea dintre capul Bougoron şi capul Bengut (coasta Algeriei), şi a avariat câteva vase; iar unul s'a scufundat. O altă formaţiune de avioane-torpiloare italiene în apropiere de capul Batifol, (Algeria) a atacat acelaşi convoi şi cu toată intervenţia unor avioane de vânătoare britanice, câteva vase inamice au fost lovite de bombe.

Aviaţia britanică a continuat şi între 15—30 Noembrie bombardarea oraşelor italiene, — în deosebi, Genova şi Turino.

In oceanele Pacific, Indian; în insulele Salomon şi Noua Guinee; ca şi în Birmania au activat aviaţiile japoneză şi americană.

Principalul câmp de acţiune al aviaţiei japoneze este Pacificul central şi în al doilea rând, spaţiul Extremului Orient asiatic. In spaţiul Oceanic aviaţia japoneză operează în asociaţie cu unităţile de război. De aceea toate escadrele aeriene japoneze, care operează în oceanele Pacific şi Indian, depind de comandantul suprem al „flotei reunite".

In această chestiune ataşatul naval şi aeronautic al Japoniei dela Roma, căpitanul de vas T. Mitunobu scrie:

„De oarece bătălia aeriană pe mare e considerată ca un element al bătălie navale, în studiile de strategie şi tactică marina tratează amănunţit întrebuinţarea forţelor aeriene. Toţi comandanţii marinei, oricare ar fi gradul lor şi cu diferenţele fireşti în ce priveşte experienţa lor, au o adâncă competinţă, nu numai în folosirea flotei în general, dar şi în folosirea specială a f o r m a ţ i u n i l o r a e r i e n e. Dată fiind natura escadrei aeriene a marinei, toţi ofiţerii, care fac parte din aeronautică, sunt obligaţi să urmeze cursurile Academiei navale, unde primesc o instrucţie asemănătoare cu aceea a ofiţerilor marinei şi după ce au luat parte la exerciţiile de luptă cu flota şi au primit instrucţia specială aeronautică, sunt repartizaţi pe vasele port-avioane, pe vasele ce dispun pe bordul lor de câteva avioane, sau la aeroporturi. Escadra aeriană a marinei japoneze este formată şi instruită cu scopul de a o pune în condiţie să opereze pe mare în strânsă colaborare cu flota".

Iată încă o dovadă de rolul covârşitor ce-l are aviaţia şi în războiul naval.



Săgeţile indică direcţiile de atac ale aviaţiei italo-germane în spaţiul Mediteranei centrale şi orientale şi în cel al Africei de sud

Comunicatele germane şi SBURĂTORII NOŞTRI

SI iată, Istoria glorioasă şi înaltă ca şi cerul pe care fulgeră săgeţile aripelor noastre, — Istoria aviaţiei române, îşi înmulţeşte paginile scrise din plin cu sângele celor mai eroi dintre eroii noştri din îndepărtatul Est.

De câteva luni încoace — un timp în care rezistenţa la luptă şi avântul pe cer d u ş m a n se verifică din plin — sburătorii noştri iau în piept vârtejul cerului duşman în fiecare zi — ba chiar de mai m u l t e ori pe zi. Atacurile în valuri succesive ale aviaţiei române sunt ades pomenite în comunicatele oficiale ale energicului nostru aliat german.

Deci confirmarea virtuţilor sburătoreşti ale neobosiţilor noştri vânători, bombardieri şi sburători dela recunoaştere, este făcută de către cei alături de care luptăm. Nu de noi. Nu de ai noştri.

Duşmanul moscovit, aşa cum este el roşu, mongol, barbar şi necivilizat, motorizând hoardele lui Tamerlan, a socotit că va putea porni o neo-năvală asiatică strivind — deastădată nu sub copitele cailor, ci sub şenilele tancurilor — civilizaţia multimilenară a Europei.

S'a îmtâmplat şi acum — aşa cum a fost pe vremea voevozilor de peste veacuri — că aci, la Nistru s'a aflat poporul latin de atunci care, sub sceptrul însufleţitor de neam al Mareşalului Intregitor de Ţară, avea să răstoarne toate socotelile hunilor.

Astfel, sburătorii n o ş t r i, sburătorii Mareşalului, sburătorii Patriei, în loc să se lupte aşa cum au dorit vrăjmaşii la Prut, Siret sau Carpaţi, dau iama în armiile lor păgâne la Don, Volga şi Caspica.

Şi iureşul lor este năvalnic, şi avântul lor este nestăvilit.

Se minunează Germanii, se îngrozesc mongolii... Şi ei, sburătorii noştri, pe aripele lor, cu crucea Regelui Mihai, sboară înainte, tot înainte.

„Formaţiuni de avioane de luptă române au continuat distrugerea aprovizionărilor inamice pe liniile de cale ferată din regiunea Volgăi inferioară", anunţă luminos, comunicatul oficial al Marelui Cartier German din 27 Septembrie, pentru ca a doua zi numai următorul comunicat dat de Fuehrer să vestească lumii: „Atacuri date la mică înălţime de forţe aeriene germane şi române au dus la strălucite rezultate" (28 Septembrie).

Şi de atunci sublinierea bravurilor româneşti pe cerul duşman şi aprig, s'a înmulţit, a crescut în sens epic, încrustând temeritatea naţională pe răbojul dreptăţii la care — dela Mareşal la ultimul mitralior nu renunţăm cu orice risc. Pentrucă riscul — după cum se vede „în fapt", la sburătorii noştri este viaţa cea de toate zilele şi — dece nu ne-am mândri? poate fi moartea care reînvie „pre moarte călcând".

NU este aşa?

Dar, atunci, pentru ce comunicatul german din ziua de 13 Octombrie scrie accentuat? „Forţe aeriene de luptă române au lovit cu bombe de toate calibrele b a z e l e de aprovizionare şi mişcările de trupe inamice". Şi pentruce acelaşi comunicat aliat consemnează pe ziua de 24 Noembrie, cu toată certitudinea? „Formaţiuni ale aviaţiei române au participat mereu la luptele terestre în ciuda vremii nefavorabile pentru sbor".

Mişcările de trupe inamice? Timp nefavorabil pentru sbor? Apărarea antiaeriană bolşevică? Ce sunt astea, domnilor pentru ingenioşii noştri sburători? Ce pot fi astea! motive de teamă? De panică?

O, nu!

Acestea sunt — nu pot fi altceva — sunt cu toată siguranţa, stimulente ale elanului... Pentrucă flăcăii noştri cu aripi din îndepărtatul Est, luptă ca să învingă pe cineva. Ei nu bombardează în pământ pustiu, nu mitraliază praful şoselelor către Caucaz şi Urali. Ci ceva mai palpabil: formaţiuni duşmane de toate categoriile.

Şi întru încurajarea tereştrilor, avioanele sunt cele mai sigure stimulente. Toţi combatanţii de jos îşi amintesc cât curaj le dă un avion—un singur avion — cu crucea isbăvitoare pe aripi.

ACOLO, departe, la două mii de Kilometri, sburătorii noştri alături de camarazii de aripi germani, sunt în frunte cu jertfe şi glorii.

Ţara poate fi mândră de ei.

Şi Mareşalul Conducător mândru de el că ni i-a dat, că ni i-a organizat că i-a pus pe cel mai înalt plan de ţinută epică în cel mai aprig războiu pe care l-a dus omenirea din veacul veacului.

Citatele comunicatelor germane pentru noi sunt cea mai bună dovadă că sburători noştri nu ştiu, nu pot, nu vor să rămână datori cu nimic.

Slavă lor!

LADMISS ANDREESCU

ARIPI ROMÂNEŞTI



Primul raid

Ca de obiceiu, avioanele ruseşti au venit, în vizită, noaptea. N'au avut nici un succes, în afară de iluminatia festivă a cerului cu „umbrele" luminoase, cu rachete colorate, cu coloanele albastre ale reflectoarelor şi exploziile portocalii ale bombelor.

Dimineaţa are loc conferinţa în vederea atacului pe care-l pregătim. Doi domni comandori conduc pregătirile pentru primul raid. Obiectivul este o gară de unde se îmbarcă trupele bolşevice aflate la Nord-Vest de Stalingrad. In timpul conferinţei, se încarcă bombele, una câte una, în avioanele noastre. Se alimentează apoi motoarele cu benzină şi ulei, iar mitralierele sunt puse la punct. Ne echipăm, şi intrăm în avion. La ora zece, escadrila decolează în conformitate cu indicaţiile primite. Plecăm spre Răsărit, plutind deasupra colinelor, a ogoarelor cu recolta de grâne strânsă şi trecem Donul. Terenul este înfăşurat în praful şi ceaţa caracteristică stepei. Pe albia Donului se zăresc numeroase şlepuri şi vase incendiate şi avariate. La stânga un pod aruncat în aer. Apoi, apar avioanele de vânătoare care ne însoţesc, pentru a face apărarea bombardierelor noastre. La dreapta şi la stânga noastră sboară cu iuţeală fulgerătoare. La dreapta străluceşte un fluviu uriaş: e Volga! Apoi, o massă imensă de fum şi ceaţă sub nori: este Stalingradul.

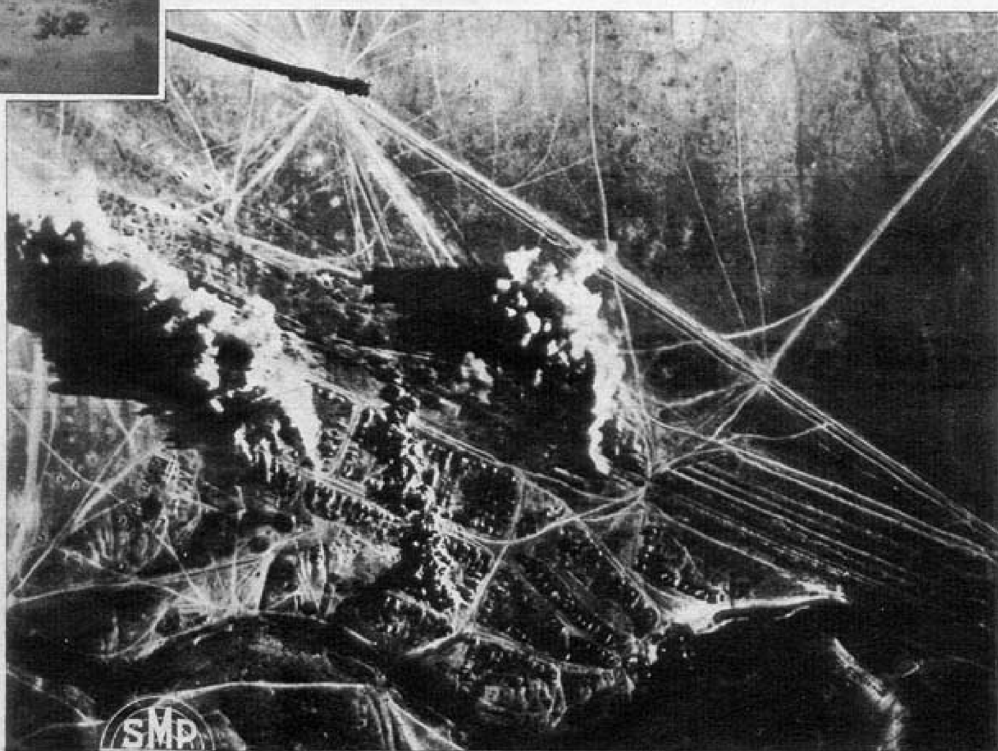
Sburăm pe deasupra frontului. Se văd clare poziţiile artileriei: este un duel de artilerie în toată regula. In depărtare se zăresc siluete argintii de avioane. Sunt Rata de vânătoare. Observatorul nostru face pregătirile necesare, fiindcă apare calea ferată şi — curând — gara, obiectivul nostru de bombardat. Este o gară mică, într'un sat neînsemnat. Pe câmpie, lângă gară, se află o adunare mare de trupe bolşevice debarcate din trenuri. E o vale lată plină de trupe şi de material de războ i. In gară, se ridică fum dela locomotivele şi trenurile incendiate. Observatorul dă indicaţii pilotului. Trec câteva secunde de mare încordare: pregătim căderea bombelor. Privesc în jos; spre gară. Lângă gară şi din tancuri se ridică nouri groşi de fum, opera patrulelor dinaintea noastră. Un vag clinchet: bombele noastre se prăbuşesc în abis. Nouri de praf şi fum ies din clădirea gărei. Avioanele noastre sboară cu iuţeală sporită în direcţia spre Vest. Sub noi, vedem propriile noastre poziţii în fum şi ceaţă. Pe câmpie zac două avioane bolşevice căzute şi arse. Lanţul escadrilei noastre s'a format din nou. Frigul se mai domoleşte. Trecem Donul la înălţime mică, deasupra stepei monotone. Credincioşii noştri însoţitori — aviatorii de vânătoare — ne părăsesc spre a-şi îndeplini alte misiuni. Incepem să simţim oboseală. Aterizăm după un sbor de patru ore pe aeroportul nostru, fără nici o pierdere.

IOSIF STROBACH
Reporter de războiu,



Sburăm pe deasupra frontului.
(Foto Sorin Tulea)

Credincioşii noştri însoţitori: Vânătorii.
(Foto Sorin Tulea)



...Bombele noastre se prăbuşesc în abis. Nori de praf şi fum ies din clădirile gării.
(S. M. P.)

ÎN PICAJ

ASUPRA UZINELOR „BARICADA ROȘIE" și „OCTOMBRIE ROȘU"





ILOȚII s'au aliniat în fața aparatelor. E ora 7 și jumătate. Peste 20 de minute, decolarea. Vânt bun. Vizibilitate excelentă, deci prima misiune de acoperire la inamic pare să înceapă sub auspicii bune. Patrula e formată din Cpt. Cara Ion, Adj. Teodoru Victor, Slt. Dumitrescu M. Adj. Ilie Dumitrescu. „Boppi" au și primit ordin să însoțească în misiune, o formație de Stukas-uri. Obiectiv Stalingrad, deasupra căruia ei vor face protecția ca vânători. Misiunea aceasta li s'a dat și în scopul de a-i face să cunoască locurile și conformația terenului.

Când limba ceasornicului a arătat 7.30 cele patru avioane și-au luat sborul unul câte unul, îndreptându-se aripă lângă aripă, spre zarea incandescentă a răsăritului.

Un efort de o oră de lină alunecare pe undele limpezi ale văzduhului, a trecut repede. Ochii celor șase încercați sburători n'au întâlnit niciun punct în spațiul din jur. După aparențele din primele clipe, misiunea avea să se desfășoare fără niciun incident. Dar gândul acesta a fost repede spulberat de apariția unui roi de Y. A. K.-uri rusești. Lupta era inegală și cei patru „Boppi" au stat o vreme în expectativă, spre a ghici intențiile sovieticilor, pe care îi urmăreu cu ochii în patru. Dar rușii nu atacă metodic și deci hotărîrea prealabilă de luptă organizată nu se poate lua asupra lor.

Patrula noastră deschide atunci focul. Pe oglinda cerului





avioanele alunecă fulgerător ca nişte năluci. Vânătoarea rusă încearcă prin fel de fel de acrobaţii să cadă în spatele „Boppilor". Trei Y. A K.-uri se prăbuşesc rotindu-se în spaţiu cu cozile lor imense de fum ca nişte vârcolaci din basme. Le-a doborât Cpt. Caţa Ion şi adj. Ilie Dumitrescu, dar lupta continuă deasupra Stalingradului, unde bombardierele germane îşi varsă încărcătura.

Când misiunea a fost terminată, formaţiile aliate se întorc spre liniile noastre.

Aşa s'a încheiat prima misiune ca vânătoare de protecţie.

AZI ATACĂM IN PICAJ

Desigur această misiune de protectori n'a avut darul să-i mulţumească pe deplin pe aviatori noştri. Ei sunt doar „Boppi" — Bombardieri în picaj întâi şi apoi vânători. A doua zi la ora prânzului nu mică le-a fost satisfacţia când au fost înştiinţaţi: azi atacăm în picaj. La ora 12 echipagiile erau gata, sub comanda Lt. C-dor R.

Misiune destul de importantă şi în acelaşi timp plină de riscuri. Trebuia bombardată partea de N. a Stalingradului şi anume cele două uzine „Octombrie Roşu" şi „Baricada Roşie". Rezistenţa rusă e îndârjită. Informaţiile primite arătau că cele două focare de rezistenţă sunt apărate de puternice baraje de A.C.A. şi că pătrunderea la obiectiv e foarte anevoioasă.

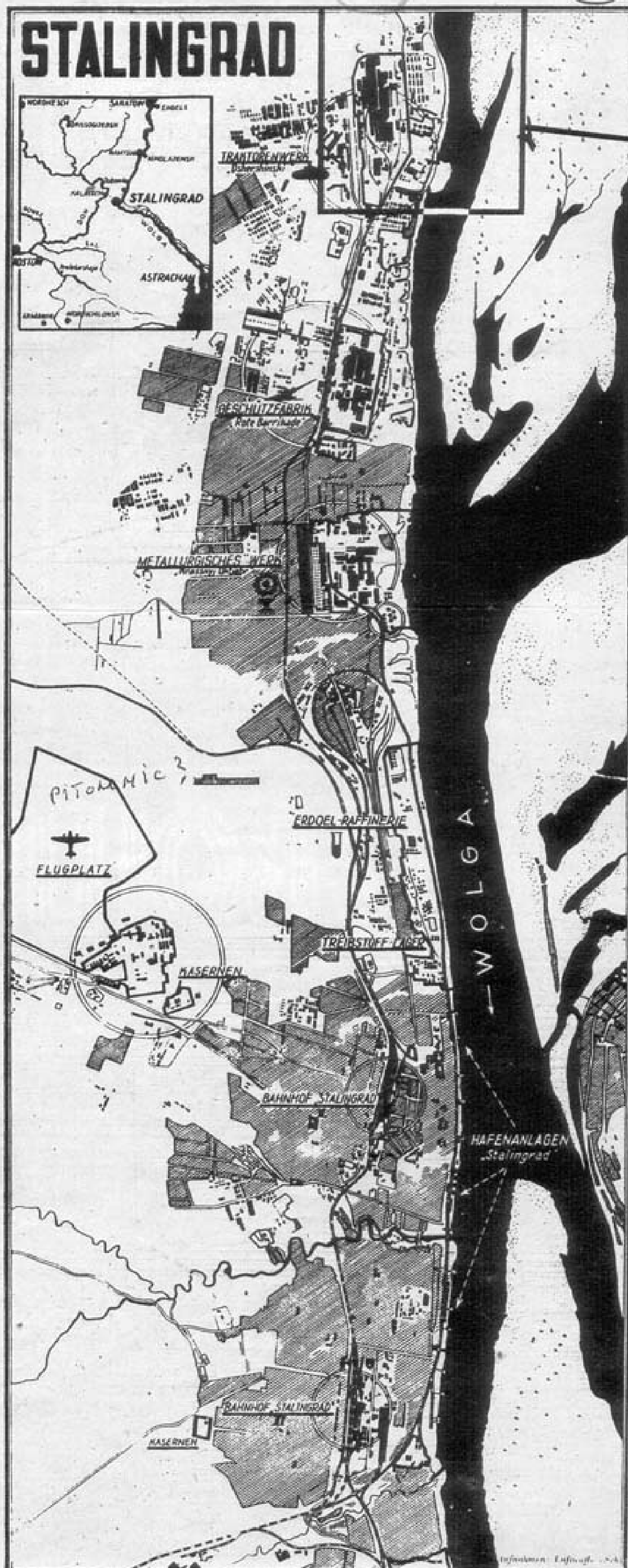
Cu această misiune şi cu aceste informaţii cele patru bombardiere îşi iau sborul cutezătoare, într'o amiază palidă. Nu după multă vreme, coloanele uriaşe de fum indicau apropierea cetăţii incendiate de pe malurile Volgei. Apropierea avioanelor româneşti de periferiile oraşului a fost primită, după cum era de aşteptat, de artileria inamică. Departe pe malurile celebrului fluviu „Boppi" identifică spre N. obiectivul: cele două gigantice uzine, ale căror clădiri vopsite în gris, stau înşirate pe câte 5-6 rânduri, paralele cu albia Volgei.

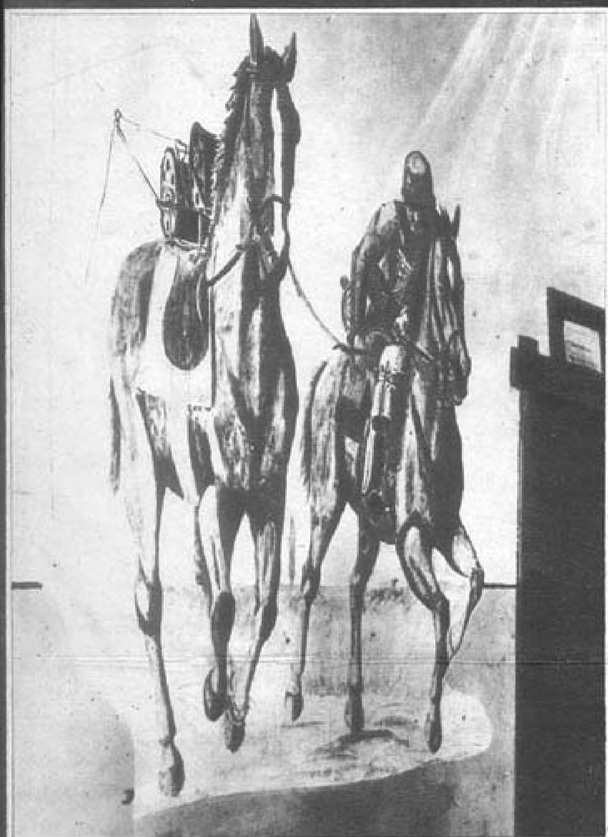
Aviatorii noştri încearcă trecerea în linie dreaptă spre obiectiv. Perdeaua de foc care le stă în faţă îi obligă să nu rişte inutil. Ei se deplasează atunci spre cartierele de Sud ale oraşului, dar şi acolo sunt întâmpinaţi de A. C. A. Spre centrul oraşului există însă o îmbucătură, pe unde pătrunderea în zonă pare mai sigură. Dar şi aici inamicul e prezent.

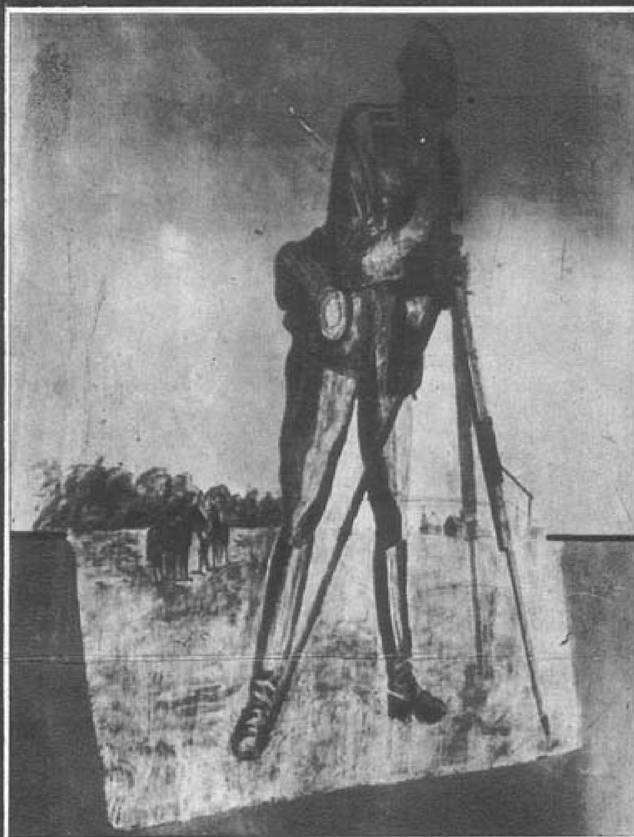
Trebue luată o hotărire şi intr'adevăr, Lt. C-dor R. şeful formaţiei în această misiune, leagănă aripile avionului, semn că trecerea barajului va fi forţată. Intr'o clipită, cele patru bombardiere se reped ca nişte ulii prin pânza de proiectile şi cu maximă viteză reuşesc să atingă şi să depăşească Volga, de unde se întorc pe partea de Nord a oraşului, venind deasupra celor două uzine. Dela înălţimea la care sboară obiectivele se văd învăluite într'o ceaţă plumburie. Funinginea incendiilor care mistue o aripă a clădirilor, se ridică până sus la cei patru „Boppi", care îşi reglează aparatele. Volga se zăreşte ca o panglică murdară, şerpuind încurcat pe tipsia netedă a pământului. De zile şi nopţi, se dau acolo jos, lupte apocàliptice. Dar din imensitatea spaţiului totul se bănue, pentrucă nu se văd decât fuioarele de fum şi nu se aude decât zbârnâitul motoarelor.

Cei patru „Boppi" îşi aleg repede ţintele şi la semnalul dat, cad cu iuţeală de bolizi peste ele. Bombele se desprind de avioane, călătorind singure spre clădirile alese care sar în aer. Bombardierele se ridică şi când ajung la înălţimea stabilită, intră în formaţie, sburând spre liniile noastre. In urma lor jerbe mari de flăcări străbat spre cer.

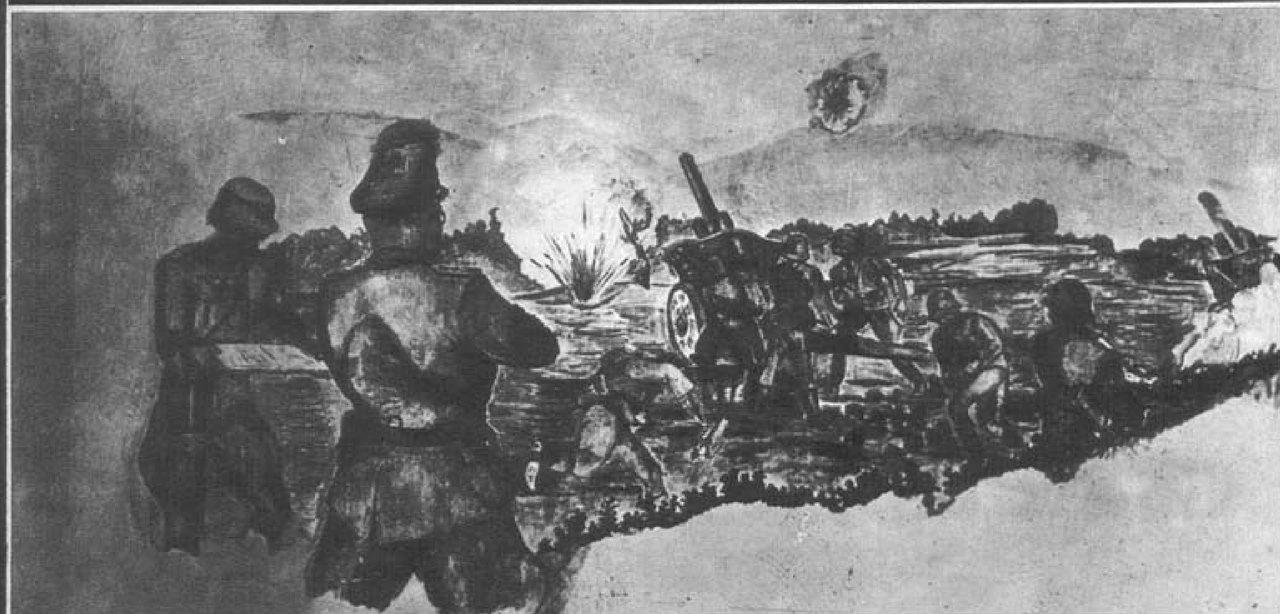
Sold. T. R. BOGHIZAN PAN. ION
Reporter de războiu S. M. P.
pentru Aviaţie

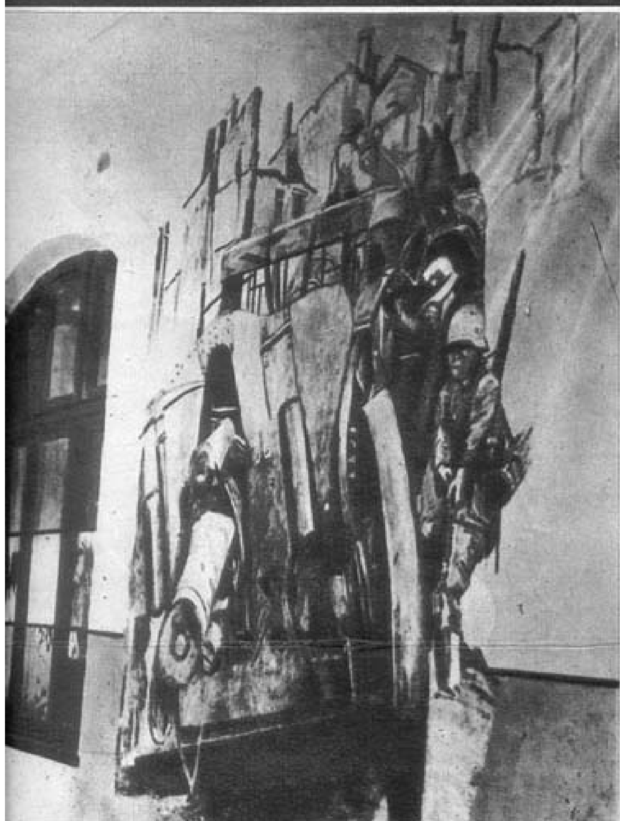






RĂZBOIUL și ARTA









REPRODUCERILE DE FAȚĂ SUNT PICTURI PE CARI FRUNTAȘUL VON BECHOLDSHEIM DIN ARMATA GERMANĂ LE-A EXECUTAT PE ZIDURILE UNEI CAZARMI DIN BOTOȘANI PE TIMPUL INCARTIRUIREI UNITAȚII SALE IN ACEL ORAȘ. PUȚIN TIMP MAI TARZIU FRUNTAȘUL VON BECHOLDSHEIM A CAZUT CA UN BRAV PE FRONTUL DE EST.

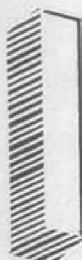




Societate numeroasă și... plăcută la mare înălțime

BOMBE VII

GRUPA DE PARAȘUTIȘTI „VULTURII CERULUI"



N unitățile de parașutiști, se urmărește în mod temeinic și meticulos instruirea elementului om, pentru a-l modela, forma și specializa în vederea întrebuințării în scopuri militare, scopuri care în cazul acesta formează rostul unic al unităților de parașutiști. Tinerii parașutiști sunt învățați să sară cu parașuta, să se învingă pe ei înșiși, să-se desprindă de tot ce este pământesc și să se avânte fără ezitare la poruncă în golul amețitor al înălțimilor de mii de metri. Inițial se învață și se practică saltul cu deschidere automată, salt la care parașuta se deschide singură, fără ca omul să acționeze cu nimica după ce a părăsit avionul.

Intre acest fel de salturi și saltul în cădere liberă este o diferență enormă, nu prin aceia că omul își deschide singur parașuta, ci prin faptul că el nu poate fi executat decât de elemente ce sunt dotate în mod excepțional și au o instrucție și un antrenament perfect.

La orice salt se cere mult curaj, multă voință și multă stăpânire de sine, însă la saltul în cădere liberă, când omul, după ce a părăsit avionul, parcurge cu o viteză nebună spațiul spre pământ rostogolindu-se prin aer, curajul, voința, stăpânirea de sine, puterea de judecată instantanee, întrec cu mult aprecierea obișnuită a acestor noțiuni.

In timpul execuției unui astfel de salt, omul trebue să fie perfect calm, să-și dea seama de poziția lui în aer, de timpul cât durează căderea de bolid, să aprecieze distanța până la pământ și, în fine, să tragă de mânerul de comandă manuală pentru a-și deschide parașuța la o anumită înălțime impusă de cerințe tehnice, psihice, de instrucție și de siguranță.

Avându-se în vedere greutatea acestui lucru, dintre parașutiștii încercați se aleg elementele dotate în mod excepțional, care sunt instruiți și antrenați în mod special pentru a putea executa salturi în cădere liberă.

Sunt necesare aceste salturi? Desigur! Pentru a fi mereu în progres, pentru a face o selecționare și utilizare justă a elementului om, dar mai ales pentru îndeplirea anumitor misiuni, saltul în cădere liberă se impune în mod imperios.

In cadrul unei unități de parașutiști români, în urma unei perioade îndelungate de instrucție și antrenament, s'a ales un număr destul de mare de astfel de „temerari", care reprezintă elita parașutismului nostru, putând sta alături de cei mai încercați parașutiști ai străinătății.

Sunt grupați cu toții într'o unitate de „liber-lansatori" și își zic cu mândrie „Vulturii cerului", pentru că întocmai ca și vulturii se aruncă dela înălțimi amețitoare cu aripile strânse, aripi concretizate în cazul de față prin voilura strânsă și închisă în sacul din spate.

Curajul acestor oameni depășește orice posibilități de înțelegere. Când te găsești în fața lor și îi privești, vorbele îți dispar și încet, încet, începi să fii cuprins de un sentiment de admirație mută.

Să urmărim câteva clipe un astfel de eveniment — un salt liber — în care tehnica ultra-modernă în deplină înțelegere cu

Liber-lansatorii înainte de a se îmbarca în avioane



omul excepțional realizează cea mai nebunească închipuire care ar putea frământa mintea cuiva.

...... Zi de salt. Zi senină, plină de un calm moleșitor. Soarele se lasă încet spre asfințit aruncând asupra decorului o lumină dulce de un roșu auriu. Crâmpeele de nori de pe boltă stau locului, oprite parcă în mod special pentru a privi la pregătirile ce facem noi în vederea saltului.

Timpul e minunat.

Oamenii ce vor sări azi sunt echipați, cu parașutele în spate.

Adunarea. Un ultim control — o ultimă verificare. Vom sări în două serii. Prima serie este formată din cei ce sar în cădere cu deschidere automată, seria doua din echipa „Vulturii cerului" liber-lansatori.

Saltul se va executa deasupra aerodromului, dela 1500 m. înălțime, sărind la primul tur al avionului, cel cu deschidere automată, iar în turul al doilea cei în cădere liberă.

In hangar — activitate febrilă. Pe aerodrom toți așteaptă cu înfrigurare executarea acestor salturi.

In fine, totul e gata. Avionul a „tras la scară".

In ordine, ne urcăm cu toții liniștiți în avion. Se închide ușa. Decolăm — sburăm. Pământul a rămas jos, aerodromul, hangarele, camarazii, viața — toate au rămas undeva departe în urmă.

Avionul urcă, urcă mereu, face un ocol mare pentru a lua înălțime. Se vede Dunărea sclipind în soare, Argeșul, și aproape sub noi, Sabarul. Acum avem înălțimea dorită — avionul se îndreaptă spre aerodrom. Ne apropiem. La comandă se așează cablul de deschidere automată. Toți cei din echipa întâi se ridică în sus, se așează cu fața spre ușa avionului, unul după altul. Frică? Nimeni nu se gândește la așa ceva. Ne preocupă numai și numai saltul.

Se deschide ușa. Jos, se vede șerpuitoare și albă ca o panglică argintie șoseaua. E momentul! Se reduc motoarele. Se dă semnalul. Primul a și părăsit avionul. Il urmez imediat. Sunt prins de curentul puternic și răsturnat ca o jucărie. Avionul s'a dus. Am rămas singur, singur, singur...... Cât?...... Parcă se vede ceva. Unde? Jos? Sus? Imposibil de precizat. Oare mai cad sau nu? S'a întâmplat ceva? Câte secunde se vor fi scurs? Simțurile mele nu pot înregistra nimic nici din timp, nici din spațiu! Totuși mi-se pare infinit de mult de când am sărit. Un fior rece și straniu ce-mi sgudue corpul, îmi dă de veste că trebue să se fi întâmplat ceva! Ca o confirmare a semnalului dat de propriumi instinct de conservare, o învălmășală fulgerătoare de imagini de pe pământ îmi impunge ochii într'o rostogolire înfricoșetoare... Instinctiv, mâna dreaptă caută înfrigurată mânerul de comandă manuală, se încleștează pe el concretizând în această strângere puternică a fierului rece singura chee prin care ași mai putea reintra în viață..... Dar nu mai am timp să trag...... Un foșnet plăcut de valuri îmi sună în urechi....- Privirea se îndreaptă lacomă înspre înapoi....... Intr'adevăr, voilura ieșea din ce în ce mai repede....... O liniște binefăcătoare pătrunde până în cele mai ascunse colțuri ale sufletului. Dar, un șoc puternic mă sgudue. Prin fața ochilor îmi joacă o mulțime de stele de toate culorile. Căderea s'a oprit. Imi controlez hamul și mă așez bine în el. Balansul s'a domolit. Pot privi liniștit. In dreapta, jos, zăresc pe primul sărit, mă strigă, îi răspund. In stânga, sus, se văd alte parașute asvârlite de avionul ce se depărtează. Restul echipei continua să sară. Toate parașutele s'au deschis. Ne strigăm cu toții. Se înfiripă viața. Acum căderea se face lin. Aș dori să nu se mai termine, dar numai câteva zeci de metri mă despart de pământul care se aruncă din ce în ce mai repede către mine....., Trebue să aterizez!

Gata! Simt pământul în vârful picioarelor, trag de suspante, mă dau peste cap, și apoi repede sar în sus. Totul s'a terminat cu bine. Și ceilalți au aterizat.

Abia ajunși jos, ochii noștri se îndreaptă cu mâinile streașină deasupra lor, în spre avionul din care vor sări de astă dată „Vulturii Cerului". Vor sări exact deasupra locului unde am sărit noi. Peste tot câmpul nu sunt decât capete îndreptate în sus, respirații oprite......

Iată! un punct, mic, mic de tot, se desprinde de avion, și altul.


Cel mai critic moment al saltului

și altul....... nenumărate ca verigile unui lanț care scoboară mereu voind să lege cerul cu pământul.

Primul sărit începe să se distingă bine. Se vede cum vine cu capul în jos, picioarele în sus desfăcute. Cade, cade mereu. Așa cum la cinematograf se văd pe pânză bombele lansate din avion, la fel se văd acum pe cer acești oameni, adevărate bombe vii ce se reped ca ulii asupra obiectivelor depe pământ, având cu ei pe lângă voința și credința nestrămutată din suflet că vor învinge, materialul și armamentul cu care vor distruge inamicul de jos așa după cum bombele obișnuite nimicesc totul acolo unde cad.....

Căderea cu viteză amețitoare continuă. Ce fac oare? Nu mai deschid parașutele? E timpul! Au ajuns la înălțimea minimă pentru deschidere. Da! Iată! Deschid parașutele! Din primul punct se desprinde o coadă lungă albă. Este voilura care iese din sac. Aproape imediat se umflă, fuiorul alb se transformă într'o umbrelă mare, iar căderea se oprește.

Cât a durat? O clipă. Cerul este acoperit acum cu parașute. Toți le-au deschis instantaneu, ca la comandă. Avionul a dispărut demult.

Uitând de propria mea parașută, alerg în fugă către locul unde vor ateriza. Nu e departe. Nici nu am ajuns bine că au și aterizat.

Echipa „Vulturii Cerului", în formație, a executat un salt în cădere liberă.

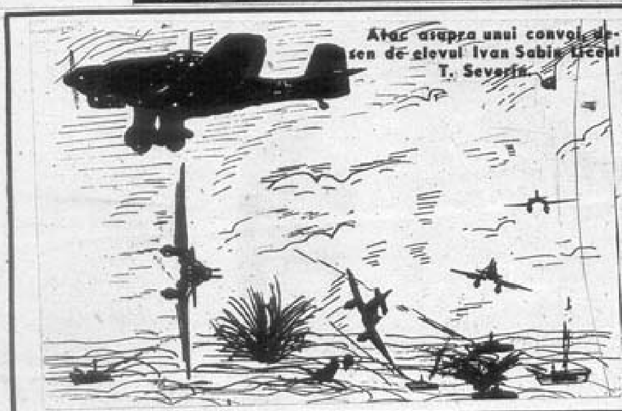
Privirile celor ce asistaseră, s'au plecat obosite, ridicând un imn mut de admirație pentru curajul celor ce nu cunosc frica și teama de moarte.

Comandantul Flotilei, care urmărise încordat desfășurarea salturilor, spuse scurt, dar mândru de ostașii săi: „Da, e bine!".

Lt. Parașutist
SOVERTH ȘTEFAN
Dintr'un Batalion de Parașutiști


O echipă de liber-lansatori

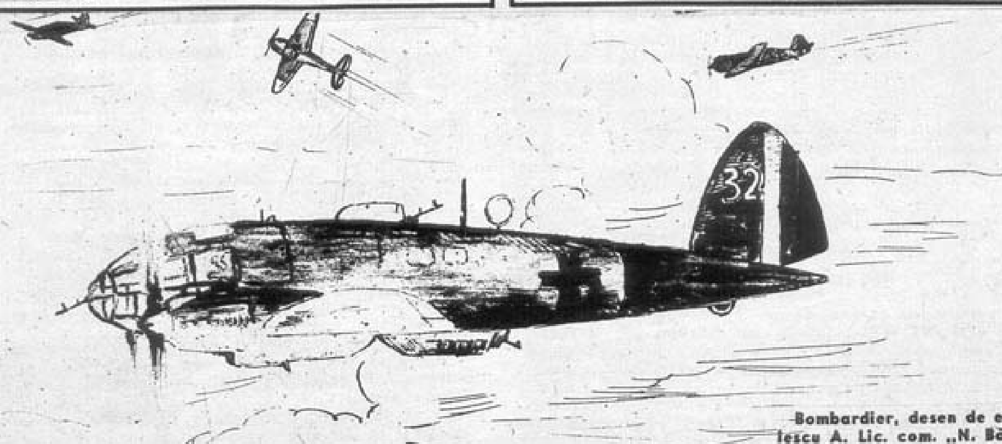
Pentru tineret



Atac asupra unui convoi, desen de elevul Ivan Sabin Liceul T. Severin.



Luptă aeriană, desen de elevul Buiculescu A. Lic. com. „N. Bălcescu", București.



Bombardier, desen de elevul Buiculescu A. Lic. com. „N. Bălcescu" București.

„GLISADA"

Cum se efectuiază „Glisada" pe pământ

Incepeți prin a agăța cablul de remorcaj de cârli qui la tracțiune.

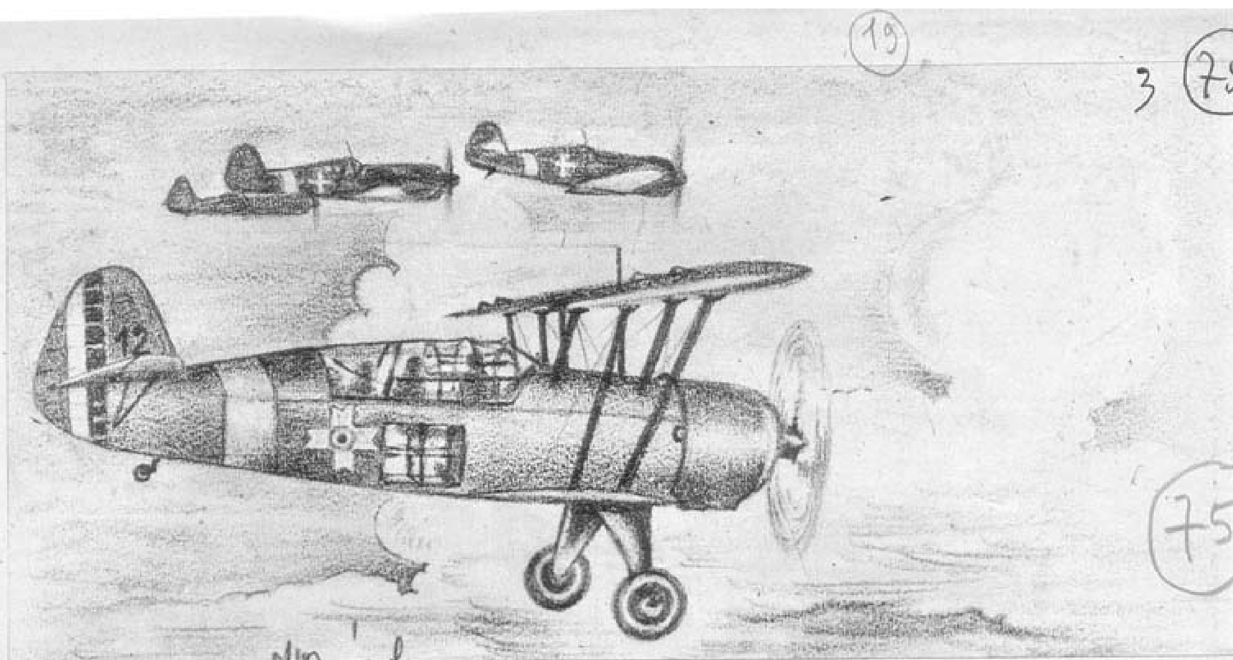
Echipa pregătită să remorcheze planorul se află la locul ei, gata de a asculta ordinele instructorul.

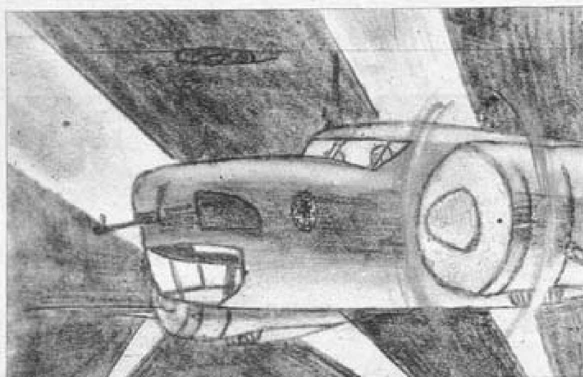
PORNEȘTE!

CÂTEVA SFATURI:

Privește mereu înai... te... Nu acționa asupra... lonierului pentru a răm... în linie dreaptă.

Și în SPECIAL nu în... ca să decolezi. Manșa ... buie ținută absolut în po... verticală. (va ur...



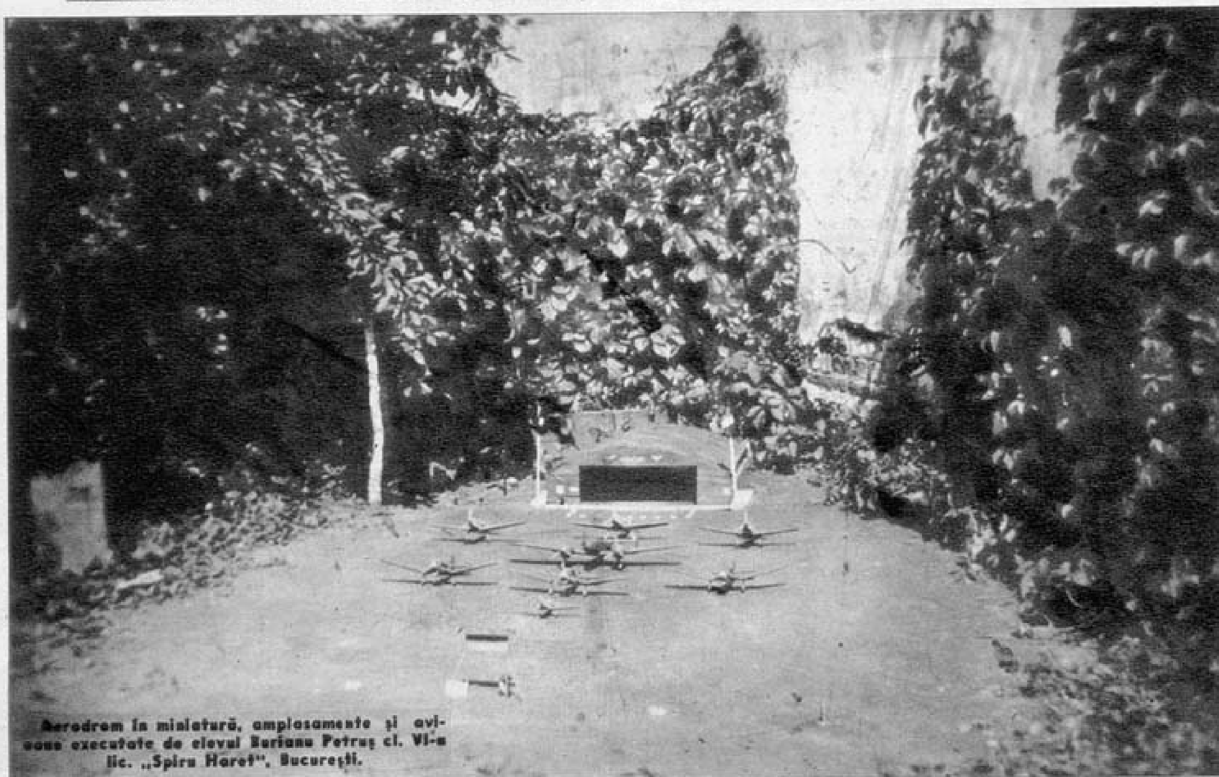




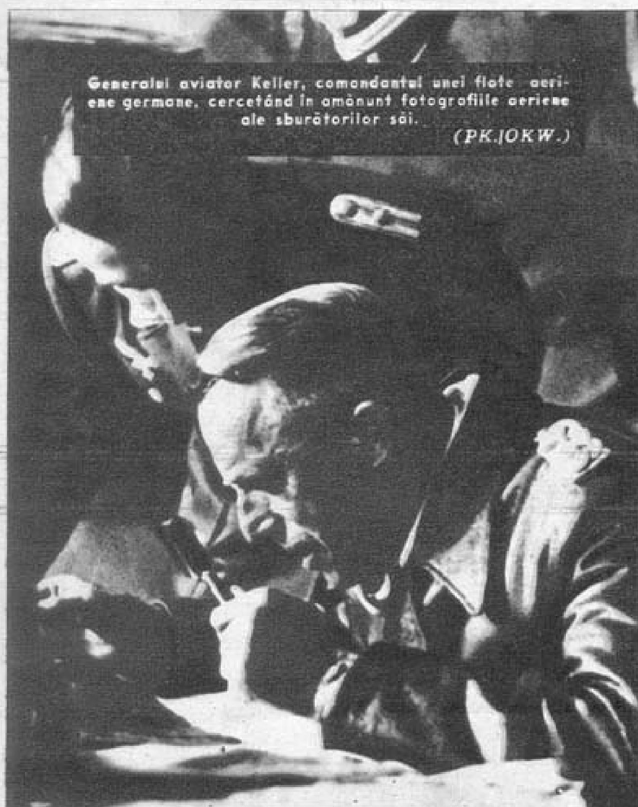
Avion de recunoaştere, de elevul Buiculescu A. Lic. com. „N. Bălcescu" Bucureşti.

In reflectoare desen de elevul Burianu Petruş, cl. VI-a lic. Spiru Haret" Bucureşti.

Atac la sol, desen de elevul Burianu Petruş, cl.VI-a lic. „Spiru Haret", Bucureşti.



Aerodrom în miniatură, amplasamente şi avioane executate de elevul Burianu Petruş cl. VI-a lic. „Spiru Haret", Bucureşti.



Generalul aviator Keller, comandantul unei flote aeriene germane, cercetând în amănunt fotografiile aeriene ale sburătorilor săi. (PK./OKW.)



Generalul aviator Hoffmann v. Waldau, comandantul aviației germane din Africa. (PK./OKW.)

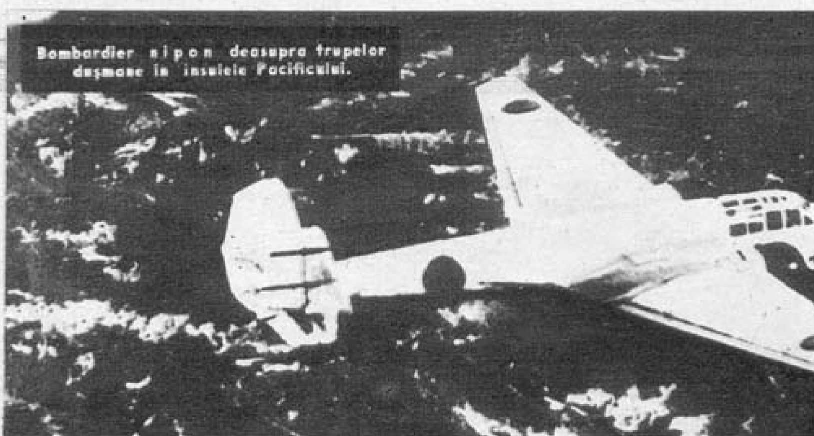
ALIAȚII NOȘTRI



Un avion de vânătoare sovietic intact a fost pus imediat în sl... ților. (PK



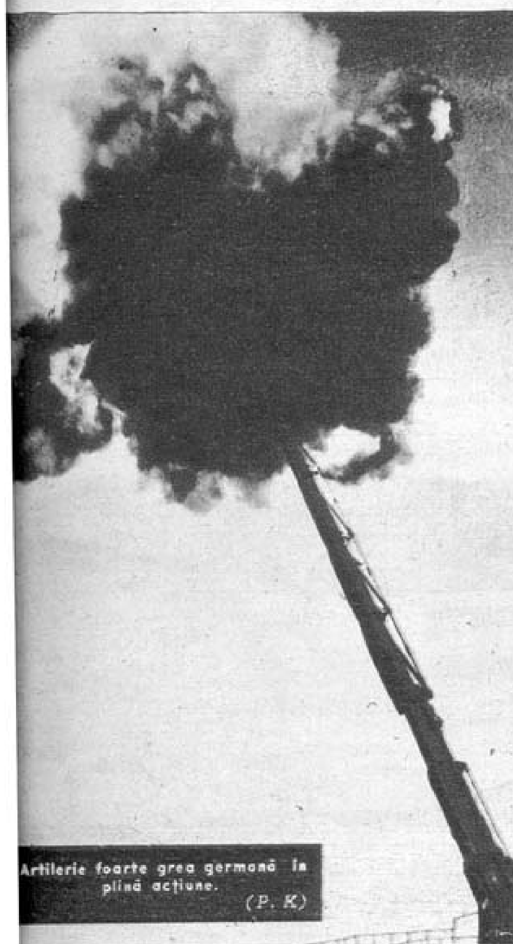
Artileriștii germani gata de trecere peste un fluviu în Est. (PK./OKW.)



Bombardier nipon deasupra trupelor dușmane în insulele Pacificului.



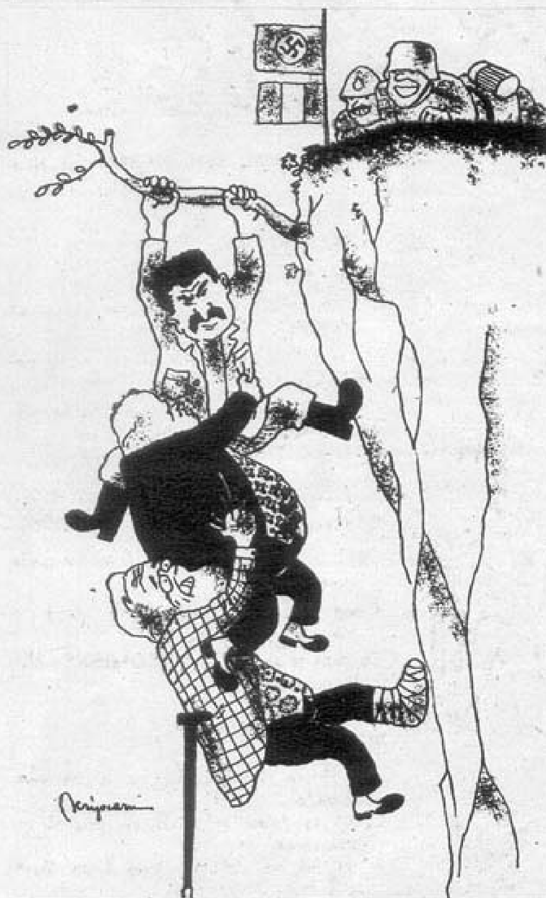
Generalul feldmareșal Sperrle, Comandantul unei flote aeriene germane.
(PK. OKW.)



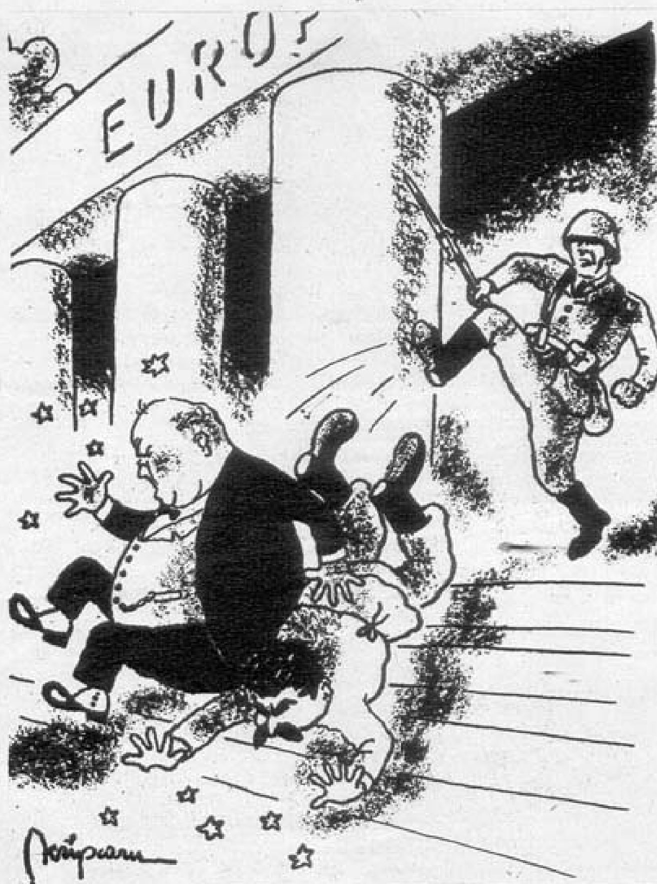
Artilerie foarte grea germană în plină acțiune.
(P. K.)

Așa așteptăm noi iarna!
(P. K.)

CU 800 PE ORĂ...



Stalin: Mai avem puțin și suntem sus. Țineți-vă bine, că vreau să-mi... scuip în palme



Afară pentru totdeauna



Politrucul: Unde fugi tovarășe?
Soldatul lui Stalin: Fug și eu după tovarășul Vanea care fuge după Ivan care fuge... de inamic.



Roosevelt: Să se comande imediat încă una mie vogoane de hârtie și încă trei sute butoae de cerneală, pentrucă sunt hotărît să-i ajut pe bolșevici pânăla... victoria Axei.

23 3 79

Vocabularul aviatorilor

de DEM. BEN. CĂRĂC versificat
şi de GION animat



CALE

Termen tehnic opritoarei, pentru roţi bine'nţeles,
Ce'nfrânează avionul, când elicea îi „dă ghes"
Se mai spune câte-dată, cu'nţeles de luat la vale
Că pilotul de soţie este-adesea pus: „la cale"



CALIC

Nu-i cunosc întrebuinţarea, după informaţii însă,
Cică-ar fi unul ce are comportări cu mâna strânsă.
Sburătorul ce-şi respectă numele şi un brevet,
N'o să poarte niciodată un astfel de epitet.



CAMARAD

Cuvântu'acesta, tăiat parcă din granit
Pentru-aviator el este însăşi viaţa, un sfânt mit.
Camaradul este-un frate contopit în năzuinţă,
Este strigătul de luptă înfrăţit într'o credinţă,
E puterea de isbândă, sîngele ce clocoteşte,
Este rodul Naţiunii ce vlăstarele-şi hrăneşte.
Trăznetul, furtuna, moartea, ura, banul, lăcomia,
N'au să poată niciodată să-i distrugă bogăţia.
Camaradul e un nume, pretutindeni îl găseşti
Şi e scutul de vecie pentru „ARIPI ROMÂNEŞTI"

Camarad, cuvântu'acesta, în al zării peisaj,
A clădit iubirea fermă, ce trăieşte'n „ECHIPAJ"
Pentru lămuriri mai ample, dacă vreţi să ştiţi ce e,
Urmăriţi vocabularul şi citiţi la slova „E"



COMPAS,

nu cu'nţelesul de-instrument ce face-un cerc,
Un compas în aviaţie, e-o „busolă" şi nu'ncerc
Să-i mai dau altă-explicaţie, fiindcă'ar fi cred inutil,
O busolă ce-i aceea, cred că ştie şi-un copil.
Lămuresc însă zicala ce se-aude mai curent
Şi nu poate s'o'nţeleagă un civil, ce-i inocent.
Când de-exemplu-un oarecare rătăceşte-aşa cu „CEASUL"
Se constată cu tristeţe că el şi-a pierdut „COMPASUL"



CAP COMPAS,

în aviaţie, are sensul de direcţie
Dai busolii, zic: „N" grade şi cu-aşa intenţie,
Aparatul se îndreaptă pe un drum ce-anticipat,
De observator el fost-a cu atenţie calculat.

79



COMPENSAREA,

e operaţie, de-aviaţie şi regret
Dacă nu explic aicea, ea fiind de-ordin secret.
Când un „X" de-exemplu'n viaţă e obraznic şi-are nas,
Se impune să-i-se facă „COMPENSARE" la compas.



CAPAC,

e-o figură tulburantă, ce o face-un sburător,
Când la bord spre-iniţiere, poartă un începător.
E un fel de ridicare şi-apoi un lăsat la vale,
Ce dă mai întotdeauna, revoluţii stomacale.



CAPOTAJ,

e o mişcare ce-are'n ea mult ghinion,
Când în cap îţi pui capota ce ţi-o faci din avion.
Este-un fel de looping care se termină la pământ,
Cu-un cucui, cu-un sbenchi pe faţă sau cu-o cruce pe mormânt.



CARICATURA

Un desen ce poartă-o notă de satiră humoristă
Fiindcă toţi aviatori îşi vor chipul în revistă.
O caricatură bună sau chiar proastă poat'să fie,
Pentru sburători ea este o plăcere, o manie.
Face o mică adnotare, cu subiect doar despre ştiinţă,
Pentru-un sburător satira face parte din fiinţă.
Cercetând vocabularul veţi găsi la „SBURĂTOR"
Bogăţia ce-o posedă aripatul muritor.

Informațiuni

REVISTA „Aripi Românești" apare în condițiuni grafice excepționale, tipărită la forotogravură, cu copertile în culori pe hârtie specială Kunstdruk, ca o continuare a revistei „Magazin Aeronautic". Pentru ca țelurile de propagandă propuse să fie atinse cât mai complet, revista se vinde numai cu 15 lei exemplarul, iar abonamentul pentru public s'a fixat la lei 360 anual. Revista va continua să apară bilunar, la 10 și 25 ale fiecărei luni.

✵

S'au împlinit, în ziua de 4 Decembrie, 1942 doi ani dela moartea aceluia care a fost căpitanul aviator Pufy Popescu, unul din excelenții noștri piloți de vânătoare. Mort la bordul avionului său, odată cu avionul său, Pufy Popescu a dat o sublimă și supremă pildă de curaj și voință. Consemnăm aci trecerea anilor și omagiem memoria acestui perfect sburător român cu o însemnare scurtă și pioasă.

Desprinderea lui din slăvi spre lut ne este îndemn și avânt!

✵

Comunicatele de război ale aliaților noștri germani ne vestesc aproape zilnic faptele de aripi vitejești ale neînvinșilor noștri sburători.

Vânători aerieni, bombardieri, sburători de recunoaștere, se întrec zilnic pe ei înșiși în eroism și dârzenie, în văzul entuziast al prietenilor și spre groaza dușmanilor.

Acolo, pe întinsul unui cer ades mohorît și dușman, sburătorii scriu Istoria Țării noastre, alături de bravii camarazi ai armelor terestre.

Iată pentru ce dreptul la viață al Neamului nostru în firescul lui destin pământesc, nu va putea fi de nimeni, nici odată contestat.

✵

Revista italiană „Ali di Guerra" prezintă în ultimul ei număr o excelentă frescă literară și artistică intitulată „Noua Românie" semnată de d-l Enrico Meille.

In acelaș număr aflăm un documentat articol asupra „Victorioasei noastre campanii aeriene în Ucraina", un fragment din cartea domnului Grigore Olimp Ioan intitulat „Pe cerul Ucrainei" precum și numeroase fotografii aeriene luate de pe frontul aerian român.

Un număr bine închegat al acestei utile reviste italiene de aviație.

✵

De la Alger până la... (E.S.S.) — Pentru a se putea urmări și înțelege mai bine comunicatele de războiu referitoare la noul teatru de lupte din Africa de Nord dăm mai jos distanțele între Alger și diferite puncte din jur:

Alger — Gibraltar 780 km., — Casablanca 1080 km., — Oran 365 km., — Dakar 3300 km., — Freetown 3620 km., — Monrovia 3737 km., — Timbuktu 2250 km., — Lacul Ciad 2610 km., — Tripolis 1030 km., — Bengazi 1680 km., — Tunis 670 km., — Sicilia 960 km., — Sardinia 630 km., — Roma 1040 km., — Corsica 785 km., — Genova 980 km., — Marsilia 720 km., — Majorca 300 km., — Valencia 400 km., — Cartagina 500 km.

Cercetarea cauciucului din plante. La Berlin a fost înființată zilele acestea Societatea de cercetare a cauciucului din plante, cu un capital de 10,02 milioane mărci. Scopul acestei societăți este cercetarea și încurajarea posibilităților pentru obținerea cauciucului natural din plante care conțin cauciuc, în Germania și țările europene, îndeosebi prin cercetarea și cultivarea plantelor bogate în cauciuc.

✵

Primim următoarea scrisoare:

Onorată direcțiune și Redacție,

Deoarece văd că frumoasa Dumneavoastră revistă știe să prețuiască și încurajează tinerii cu oarecari aptitudini la desen, consacrându-le pagini întregi, m'am hotărît să vă trimit și eu 9 (nouă) desene cu subiect din lupta aviației noastre, desene care dacă mi le-ați tipări (fie colorate, fie necolorate) mi-ar produce mare bucurie.

Sunt elev clasa VII B. Lic. N. Bălcescu, Brăila pasionat de aviație și cititor credincios al admirabilei Dumneavoastră revistă.

Deoarece mi se prezintă ocazia să scriu, vă cer unele informații și anume: ași vrea să știu dacă se pot procura primele trei numere din „Magazin Aeronautic" care n'au apărut pentru public, precum și Nr. 17 al aceleeași reviste, care din motive pe care nu le cunosc nu a venit în Brăila.

Deasemeni dacă se poate, ași vrea să fiu lămurit (și nu numai eu) în privința filmului „Sburătorii României" despre care ați scris un articol în numărul 21 (Mag. Aeron.) și despre care n'am mai auzit nimic, cu toate că după spusele Dvs. urma să fie rulat în țară în cursul lunei August a. c.

Vă cer această din urmă informație fiindcă sunteți singurii în măsură să mi-o dați.

Ar fi multe de scris, dar nu vreau ca pentru câteva desene să vă răpesc timpul Dvs. atât de prețios.

Adaug că, dacă revista primește, voi mai trimite desene, și închei scrisoarea cu sincerele mele urări pentru prosperarea revistei Dumneavoastră.

Cu distinsă stimă,
R. Voinescu

— Desenele trimise sunt excelente și-ți mulțumim. Treptat vom publica din ele.

— Numerile 1, 2, 3 sunt epuizate; Nr. 17 vi l-am expediat azi.

— Filmul „Sburătorii României" va rula în București la sfârșitul lunei Decembrie 1942.

Redacția

Primim la redacție numeroase scrisori dela cititorii și abonații noștri, prin care aceștia ne felicită pentru felul occidental în care au apărut primele numere ale revistei și ne dau sugestii pentru numerile viitoare. Pentru felicitări mulțumim călduros și promitem că, în limita condițiunilor de propagandă, redacționale și tehnice, vom ține socoteala de toate sugestiile sănătoase venite din afara redacției cari tind la îmbunătățirea redacțională și tehnică a revistei.

Că revista „Aripi Românești" a însemnat un succes neîndoios, este și faptul că primul număr s'a epuizat în primele zile dela apariție.

PHILIPS RADIO



Curiozități

Locuitorii țării de foc mănâncă pământ!

Paianjenul aquatic poate sta ore și zile întregi și chiar a dormi sub apă.

Spanacul a fost introdus în Europa de către Arabi în secolul al XI-lea mai întâi în Spania și de aici s'a răspândit apoi în toate țările.

O pereche de vrăbii aduc puilor săi între 4-5000 de larve de muște pe săptămână.

In anul 1906 generalul Korn Arthur a inventat mijlocul de a transmite imaginile la distanță cu ajutorul seleniului punând astfel baza telefotografiei.

Picăturile de ploaie au nevoie uneori de 1 (una) oră ca să atingă pământul.

S'a descoperit o vilă a regelui got Teodoric. Conform unei știri publicate în „Popolo di Roma", s'au găsit la Romagna cu ocazia unor săpături resturile unei vile din epoca romană târzie. In urma schimbărilor arhitectonice făcute mai târziu la această clădire se presupune că este vorba de un palat al unui rege got, și anume al regelui Teodoric. S'au găsit coloane cu capitole și ceramici, care susțin aceste presupuneri. Colți de porc sălbatic indică faptul că vila ar fi fost un pavilion de vânătoare al regelui. Cuburile de sticlă, bucățile de marmoră de preț și nenumăratele pietre de mozaic, care se află aci, arată splendoarea fostului palat regal. Se intenționează reconstituirea palatului. (E.S.S.).

Sculpturi din cărbune. In spitalele militare din provincia Silezia de Sud a fost introdus în program meșteșugul artistic ca ocupație pentru soldații reconvalescenți. In această provincie populația civilă s'a ocupat de totdeauna cu meșteșugul artistic. Astfel s'au realizat sculpturi din cărbune, lucrările acestea fiind expuse. Minerii care s'au evidențiat prin astfel de lucrări sunt astăzi îndrumătorii soldaților în noua lor ocupație. (E.S.S.).

Descoperirea unui tablou necunoscut de Altmonte. Făcându-se inventariul bogățiilor artistice ale schitului Bruckner St. Florian, s'a găsit în pod un tablou semnat de Bartholoma Altmonte. Tabloul reprezintă pe sfântul August. In afară de acesta s'a descoperit o serie de schițe pentru picturi de tavan în stil baroc. (E.S.S.).

Importanța economică a fluviului Volga. Prin înaintarea trupelor aliate în Stalingrad, importanța economică a celei mai însemnate căi de navigație sovietică, a Volgei a intrat în primul plan al interesului general. Dintre bunurile transportate în anul 1935 pe căile de navigație ale Uniunii sovietice de circa 47 milioane tone, 35 la sută au revenit fluviului Volga. Cei doi afluenți principali ai fluviului Volga, Kama și Oka, au participat la traficul fluvial al Rusiei cu aproape 9 milioane tone. Prin aceasta se ridică participarea totală a fluviului Volga cu afluenți la peste jumătate din întregul trafic fluvial sovietic. Printre produsele transportate petrolul ocupă primul loc. In anul 1935 au fost transportate 7 milioane tone de produse petrolifere și se presupune că această cifră s'a ridicat în ultimii ani. Locul al doilea îl ocupă lemnul cu peste 6 milioane tone. Deasemenea au fost transportate pe Volga în cantități mari materiale de construcție și cereale. (E.S.S).

Câteva date asupra insulelor Salomon. Insulele Salomon sunt o grupă de insule a Melaneziei în Oceanul Pacific, având o suprafață de circa 44.000 kmp. și peste 220.000 de locuitori. Sunt muntoase, vulcanice, au climat cald, umed nesănătos, fiind acoperite în mare parte cu păduri virgine. Locuitorii băștinași, cu pielea neagră, melanezi războinici, cultivă banane, arborele de pâine, taro. Există câteva plantații europene de palmieri de cocos. Exportul îl formează copra, scoicile. Portul principal este Tulagi. Insulele Salomon au fost descoperite mai întâiu în 1568 de un spaniol, apoi în 1767-68 de Carteret și Bougainville. In 1895 și 1899 posesiunea lor a fost împărțită între Anglia și Germania. Colonia Salomon britanică cuprinde 28.300 kmp. și 150.000 locuitori, iar restul, fostele Salomon germane, au trecut în 1920, ca mandat al Ligei Națiunilor, sub administrație australiană. (E.S.S.).

Conductă de apă din timpul romanilor. In apropiere de Colonia a fost descoperit cu ocazia unor lucrări un canal acoperit care, după constatările Institutului pentru preistorie dela Universitatea din Colonia, este o parte a unei conducte de apă din timpul romanilor. (E.S.S.).

Expoziția antibolșevică din Franța. Expoziția „Bolșevismul împotriva Europei", care are loc la Paris, se bucură de un interes deosebit, numărul vizitatorilor urcându-se în trei luni la 370.000. Expoziția va fi prezentată și la Lille, Lyon, Marsilia și Bordeaux. (E.S.S.).

Fresce gotice descoperite în Bavaria. La Urschalling lângă Prien în Bavaria a fost descoperit, într'o mică biserică romanică un ciclu de fresce, datând din mijlocul secolului al 14-lea. Cu toate că lucrările de restaurare n'au fost încă terminate, se poate remarca de acum cât de bine sunt conservate frescele. „Judecata din urmă", scene ale Patimilor imagini de sfinți și scene din viața Sfintei Fecioare sunt temele acestor fresce. (E.S.S.).

INFORMAȚIUNI ADMINISTRATIVE

— Pentru particulari și biblioteci școlare, elevi, studenți, personalul din aeronautica militară și civilă; ofițerii, subofițerii și trupa din toate armele, revista noastră a fixat abonamentul anual la . . . lei 360 începând dela 1 Noembrie 1942.

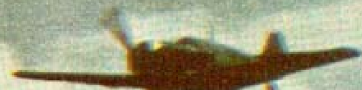
- Prețul unui exemplar a fost fixat la . . . lei 15
- Domnii abonați care doresc să-și achite abonamentul, o pot face trimițând suma pe adresa administrației revistei, în str. Sărindar Nr. 9. Et. I, București.
- Domnii abonați care nu primesc revista, deși au plătit abonamentul, sunt rugați să anunțe administrația revistei, printr'o c. p., sau telefonic la Nr. 3.45.28.
- Schimbările de adrese ale domnilor abonați trebue semnalate administrației revistei, pentru ca domnii abonați să primească la timp exemplarele apărute.
- Numerile vechi ale revistei vor putea fi trimise contra ramburs, la cererea celor interesați.
- Toți domnii abonați la revista „Magazin Aeronautic" vor primi în continuare revista *„Aripi Românești"* până la expirarea termenelor făcute, în prețul acelor abonamente.

ARIPI ROMÂNEȘTI

(84)







Lei 15

INTOARCEREA VICTORIOASĂ LA BAZĂ